

Asia: VN/18780/2023-LVM-180

Lausuntopyyntö valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksesta ja ympäristöselostuksesta (SOVA-lain mukainen ympäristöarviointi)

Lausunnonantajan lausunto

Vastaavatko strategiset linjaukset (ml. alueelliset painotukset) valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämistarpeita?

Suunnitelmaluonnoksen mukaan suunnitelman toimeenpanossa otetaan huomioon koko maata koskevien liikennejärjestelmän kehittämislinjausten lisäksi myös alueiden erityispiirteitä ja tunnistettuja painotuksia. Etelä-Suomen osalta alueellisina painotuksina on tuotu esiin kansainvälisten matka- ja kuljetusketjujen toimivuus ja ennakoitavuus sekä kansainvälisten kuljetusketjujen häiriöttömyys ja huoltovarmuus suurimmissa solmupisteissä ja niiden takamaayhteyksissä. Myös liikennejärjestelmän ja yhdyskuntarakenteen tehokas hyödyntäminen joukkoliikenteessä sekä kaupunkiseutujen välisessä liikenteessä esitetään painopistealueena. KUUMA-seudun tavoin Sipoon kunta pitää Etelä-Suomen osalta tunnistettuja painotuksia oikeansuuntaisina.

Sipoon kunta yhtyy KUUMA-kuntien lausuntoesityksen näkemykseen siitä, että voimakkaasti kasvavan ja kansantalouden kannalta keskeisen Helsingin seudun näkökulma ja tarpeet tulee ottaa huomioon valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa. Valtion panostuksia Suomen talouden kannalta keskeisen Helsingin seudun liikenneinvestoinneissa ja MAL-sopimuksen täytäntöönpanossa tulee lisätä nykyisestä. Helsingin seudulle yhteisesti laadittu maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelma MAL 2023 sekä kuntien ja valtion kesken solmittu MAL-sopimus toimivat seudun yhteisenä tahdonilmauksena ja lähtökohtana kasvavan metropolialueen kehittämiselle. MAL 2023 sisältää muun muassa laajan toimenpideohjelman priorisoituine infrahankkeineen, jonka merkitys ja perustelut tulee tunnistaa myös valtakunnallisella tasolla. Sipoon kunta pitää erittäin tärkeänä valtion panostuksia kaupunkiseutujen kestävästä yhdyskuntarakenteen ja liikenteen edistäviin hankkeisiin ja joukkoliikenteen kehittämistä mahdollistavaan infraan niin raideliikenteen kuin linja-autoliikenteen osalta.

Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä?

Sipoon kunnan näkökulmasta keskeisenä joukkoliikenteen edellytyksiä parantavana ja kestävästi liikkumisen edistämisen hankkeena on Kerava–Nikkilä-rataosuuden avaaminen henkilöliikenteelle, jonka kunta toivoo kuuluvan valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman investointiohjelmaan. Hanketta tulee viedä määrätietoisesti eteenpäin MAL-sopimuksen mukaisesti. Keravan ja Nikkilän välillä kulkevan hyväkuntoisen sähköistetyn radan avaaminen henkilöjunaliikenteelle on järkevä ja kustannustehokas tapa hyödyntää olemassa olevaa raideinfrastruktuuria toimivan joukkoliikenteen kehittämiseksi Helsingin seudulla. Henkilöliikenteen käynnistäminen Keravan ja Nikkilän välillä edellyttää suhteellisen pieniä investointeja kokonaan uuteen rataan verrattuna.

KUUMA-kuntien tavoin Sipoon kunta pitää erittäin tärkeänä myös seuraavien näkökohtien huomioon ottamista valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa ja valtion väyläverkon investointiohjelman valmistelussa:

- Pääradan kapasiteetin lisäämisen kolmas vaihe (Pasila - Riihimäki) tulee käynnistää toisen vaiheen toteuttamisen rinnalla.
- Valtion tulee osoittaa pitkäjänteisesti rahaa liikenneinfran pieniin kehittämishankkeisiin (KUHA) ja sitoutua liityntäpysäköintihankkeiden toteuttamiseen. Vuosittainen KUHA-rahoitustaso tulee nostaa 30 miljoonaan euroon seuraavasta MAL-sopimuskaudesta alkaen.
- Valtakunnallisesti ja seudullisesti tärkeää, MAL 2023 -suunnitelmaan sisältyvää Järvenpään ja Nurmijärven välistä logistiikan poikittaisyhteyttä tulee edistää.
- KUUMA-seutu vastustaa tiemaksujen käyttöönottoa Helsingin seudulla. Tiemaksujen sijaan valtion suunnasta tarvitaan kannusteita vaihtoehtoisten käyttövoimien yleistymisen edistämiseksi seudulla.
- Valtakunnallisesti ja seudullisesti tärkeää, MAL 2023 -suunnitelmaan sisältyvää Kehä IV -yhteyttä tulee edistää. Hanke tukee lentokentän pohjoispuolisen Focuksen logistiikka-alueen yhteyttä valtatie 3 suuntaan.

Sipoon kunta pitää KUUMA-seudun tavoin tärkeänä, että valtio osallistuu maantieverkolle suunniteltavien ja toteutettavien jalankulku- ja pyörätiehankkeiden rahoitukseen. KUUMA-kunnissa on useita maanteille sijoitettavia kävelyä ja pyöräilyä lisääviä hankkeita, joita kunnat haluavat yhteishankkeina edistää väyläviranomaisen kanssa. Uusinvestointien ohella myös olemassa olevien väylien kunnossapito tulee ottaa suunnitelmassa huomioon.

KUUMA-seudun tavoin Sipoon kunta pitää tärkeänä, että valtio osallistuu tieverkon liikenneturvallisuuden kehittämiseen. Yleisellä tieverkolla on paljon pieniä liikenneturvallisuuspuutteita, joita voidaan korjata kustannustehokkaasti edellyttäen, että tienpitäjälle on osoitettu riittävä resursointi. Kasvavalla KUUMA-seudulla on tarpeita toteuttaa esimerkiksi keskisaarekkeellisia suojateitä, koululaisliikenteen turvallisuutta parantavia linja-autopysäkkilevennyksiä ja muita liikenneturvallisuutta parantavia toimenpiteitä. Nykyinen rahoitustaso ei kuitenkaan mahdollista kuin muutamien kohteiden toteuttamisen vuosittain 330 000 asukkaalle KUUMA-seudulla. Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa tulee osoittaa riittävät resurssit hankekohtien toimenpiteiden toteuttamiseen. Tämä on välttämätöntä liikenneturvallisuuden edistämiseksi

Onko suunnitelmaluonnoksen rahoitus kohdennettu oikein rahoitusohjelman sisällä?

Suunnitelmaluonnoksen mukaan valtio nostaa nykyisen liikenneinfran perusväylänpidon tasoa 450 - 580 miljoonalla eurolla vuosiksi 2029 - 2037. Perusväylänpidon vuosittainen rahoitustaso nousee noin 1,73 miljardista eurosta 1,85 miljardiin euroon. Vuoteen 2028 saakka vuosittaiset rahoitustasot on sovitettu julkisen talouden suunnitelman mukaisiksi. Hallitusohjelman investointiohjelmasta perusväylänpitoon osoitetaan vuodelle 2026 120 miljoonaa euroa, jolla vähennetään huonokuntoisten teiden määrää. Vuodesta 2029 alkaen parantamistoimenpiteisiin varataan perusväylänpidon vuosittaisesta määrärahasta keskimäärin 50 miljoonaa euroa pieniin parantamisiin. Suunnitelmaluonnoksen mukaan vuoden 2024 alussa tiestön korjausvelka oli noin 2,57 miljardia euroa ja rautateillä 1,66 miljardia. Käytettävissä oleva rahoitus kohdennetaan pääosin vilkkaimmin liikennöidylle verkolle, jolloin korjausvelka on kasvanut erityisesti vähäliikenteisellä tieverkolla. Suunnitelmaluonnoksen toimenpideohjelma painottaa perusväylänpidon ja olemassa olevan väyläverkon merkitystä. Suunnitelmaluonnoksen mukaan korotetulla perusväylänpidon rahoitustasolla väyläverkon korjausvelan nousu taittuu vuodesta 2029 alkaen, päättyen noin 6 miljardiin euroon vuoteen 2037 mennessä.

Sipoon kunta yhtyy KUUMA-kuntien näkemykseen siitä, että

perusväylänpidon rahoitustason nostaminen, liikenneverkon korjausvelan hillitseminen ja pienten parantamistoimenpiteiden edistäminen ovat erittäin kannatettavia toimenpiteitä. Niin tie- kuin katuverkonkin tulee vastata maankäytön tiivistymisen ja kasvun tarpeisiin. Uusinvestointien rinnalla myös kunnossapito luo osaltaan edellytykset sujuville, tehokkaille ja turvallisille kuljetuksille niin tavara- kuin henkilöliikenteessä. Esimerkiksi elinkeinoelämän näkökulmasta on erittäin tärkeää, että tieverkon kunto vastaa tulevaisuuden kasvun vaatimuksia. Sipoon kunta korostaa, että vt 4:n ja vt 7:n toimivuuden varmistaminen on erittäin tärkeää Helsingin seudun itäisen kehityskäytävän aluerakenteen ja elinkeinotoiminnan kannalta. Toimivat liikenneyhteydet ovat tärkeitä alueiden saavutettavuudelle ja parantavat niiden kehittymisen edellytyksiä.

Liikenne keskittyy vahvasti Uudellemaalle, jossa sijaitsee valtaosa Suomen elinkeinoelämän toimijoista ja paljon valtakunnallista logistiikkaa sekä liikenteen solmukohtia. Suomen vilkasliikenteisimmät tiet sijaitsevat tällä alueella. Suurten liikennemäärien takia alueen tiestö kuluu keskimääräistä nopeammin, joten kunnostustoimia tarvitaan tiuhemmin kuin muualla maassa. Nykyisin erityisesti alemmpitasoisen tieverkon kunnossa joudutaan joustamaan. Huomattavan suuri osa Sipoon kunnan ja muiden KUUMA-kuntien liikenteestä sijoittuu alemmpitasoiselle tieverkolle. Sipoon kunta korostaa, että alempiasteisen tieverkon merkitys alueen sisäisessä liikkumisessa, ml. joukkoliikenteen toimintaedellytysten näkökulmasta, ja kuljetuksissa on merkittävä.

Suunnitelmaluonnoksessa tuodaan esiin, että erikseen määritellyissä tilanteissa väyläverkon palvelutasoa voidaan laskea tai väylistä voidaan luopua, mikäli vähentynyt liikennetarve tämän mahdollistaa ja/tai rahoitustaso väylien pitämiseen tarkoituksenmukaisessa kunnossa ei ole riittävä. Sipoon kunta jakaa KUUMA-seudun huolen valtion väyläverkon supistumisen mahdollisista negatiivisista vaikutuksista kunnille tulevaisuudessa. Lisäksi KUUMA-seudun tavoin Sipoon kunta kiinnittää huomiota kaduksi otettavien maanteiden kuntoon ja mahdollisiin korjaustarpeisiin.

Suunnitelmaluonnoksen mukaan valtio suuntaa väyläverkon kehittämiseen ja parantamiseen rahoitusta suunnittelukaudella yhteensä yli 6 miljardia euroa, mukaan lukien hallitusohjelman investointiohjelman käynnistämättömät hankkeet. Jo päätetyille hankkeille on varattu noin 3,1 miljardia euroa. Kehittämisessä huomioidaan julkisen talouden tasapainottamisen välttämättömyys ja taloudellinen kantokyky. Kehittämisrahoituksesta noin 9 miljoonaa euroa vuodessa kohdistetaan väylien suunnitteluun vuodesta 2029 alkaen. Valtio kohdentaa maanteiden parantamisrahoitusta alueellisesti liikennejärjestelmäsuunnitelmat huomioiden ensisijaisesti tieliikenteen turvallisuutta parantaviin toimiin, kuten kävelyn ja pyöräliikenteen väylien, tievalaistuksen ja liittymien parantamisiin. Lisäksi valtio kehittää kävelyn ja pyöräliikenteen infrastruktuuria valtion maantieverkolla.

Sipoon kunta pitää KUUMA-seudun tavoin maantieverkon parantamisrahoituksen kohdentamista oikeansuuntaisena, mutta kehittämisinvestointien rahoitustasoa kuitenkin riittämättömänä verkon kehittämistarpeiden näkökulmasta. KUUMA-seudulla kehittyvien suurten yritysalueiden sekä niiden seutu- ja valtakunnan tason elinvoimavaikutusten kannalta valtion resursointia liikenneverkon kehittämiseen tulisi lisätä. Elinvoiman sekä elinkeinoelämän näkökulmat painottuvat myös hallitusohjelmassa. Valtion tulisi omalta osaltaan olla mahdollistamassa suurten yritys- ja elinkeinoalueiden toteutumista ja liikennehankkeiden sekä alueiden katuverkoston yhteensovitusta. KUUMA-seudun tavoin Sipoon kunta pitää tärkeänä, että liikennehankkeiden suunnittelulle varataan riittävät resurssit.

Suunnitelmaluonnoksessa valtio ja kunnat jatkavat jalankulun ja pyöräliikenteen olosuhteiden parantamista katuverkolla. Valtionavustuksen rahoitus on keskimäärin 2,7 miljoonaa euroa vuodessa vuosina 2026 - 2028. Vuodesta 2029 alkaen avustusta korotetaan 2 miljoonalla eurolla vuosittain. Valtionavustusta myönnetään enintään 50 % hankkeen kokonaiskustannuksista. KUUMA-seudun tavoin Sipoon kunta pitää valtioavustuksia tervetulleena ja oikeansuuntaisena toimenpiteenä. Sipoon kunta kuitenkin pitää esitettyä rahoitustasoa riittämättömänä ja pelkää nykyisestä laskevan rahoitustason heikentävän tulevaisuudessa kuntien mahdollisuuksia jalankulun ja pyöräliikenteen olosuhteiden parantamiseen. Kävelyn ja pyöräilyn edistämisellä tiedetään olevan positiivisia vaikutuksia esimerkiksi liikennejärjestelmän toimivuuteen, päästöjen vähenemiseen, liikenneturvallisuuden paranemiseen sekä sosiaalisen kestävyuden ja kansanterveyden edistämiseen. Sipoon kaltaisessa kasvavassa kunnassa kävelyn ja pyöräilyn edistäminen ja olosuhteiden parantaminen nähdään yhtenä kasvun edellytyksistä. Sipoon kunta esittääkin kävelyn ja pyöräilyn investointituen määrän nostamista esitetystä. Lisäksi Sipoon kunta korostaa, että valtionavustusten hakuprosessit tulisi pitää mahdollisimman kevyinä, jotta parannetaan myös pienempien kuntien mahdollisuuksia osallistua valtionavustushakuihin.

Julkisen henkilöliikenteen palveluiden ostojen ja kehittämisen rahoituskokonaisuudelle varataan yhteensä 51,6 miljoonaa euroa vuosittain vuosien 2026 - 2028 aikana ja 61,6 miljoonaa euroa vuosittain vuodesta 2029 alkaen. Suurten kaupunkiseutujen joukkoliikennetuki on vuosittain 9,8 miljoonaa euroa ja keskisuurten kaupunkiseutujen 8,1 miljoonaa euroa. Alueellisen ja paikallisen liikenteen ostoihin ja kehittämiseen varataan vuosittain 32,3 miljoonaa euroa vuoteen 2028 saakka

ja 42,3 miljoonaa euroa vuodesta 2029 alkaen. KUUMA-seudun tavoin Sipoon kunta pitää suunnitelmaluonnoksessa esitettyä rahoitustason nostoa vuodesta 2029 alkaen positiivisena toimenpiteenä joukkoliikenteen vähimmäispalvelutason säilyttämiseksi. Kokonaisuutena valtion rahoitustaso julkisen joukkoliikenteen palvelujen ostoihin ja kehittämiseen jää kuitenkin vaatimattomaksi. Kestävän liikkumisen edistämisen näkökulmasta rahoitustasoa tulisi nostaa. Suurilla kaupunkiseuduilla on keskeinen merkitys päästövähennyksiä tavoiteltaessa. Kestävien kulkumuotojen kulkutapaosuuden kasvattaminen voimakkaasti kasvavilla seuduilla on erittäin tärkeää.

Valtio vastaa saariston yhteysalusliikenteestä saariston kehityksen edistämisestä annetun lain nojalla. Suunnitelmaluonnokseen on kirjattu yhteysalusliikenteen kehittäminen. 15-vuotisilla sopimuksilla kyetään vähentämään liikenteen ympäristövaikutuksia ja parantamaan yhteysalusliikenteen palvelutasoa. Valtio lisää yhteysalusliikenteen määrärahaa tarvittaessa vuodesta 2029 alkaen 2 miljoonalla eurolla, mikäli kilpailutuksella ei saada vastaavia säästöjä aikaiseksi. Kustannukset ovat maksimissaan 20 milj. € vuodessa. Suunnitelmaluonnokseen on lisäksi kirjattu yhteysalusliikenteen yhtenäisten järjestämisperusteiden laatiminen osana saaristolain uudistamishanketta. Järjestämisperusteet laaditaan muun muassa saaristoasian neuvottelukunnan, vakituisten ja vapaa-ajan asukkaiden ja matkailutoimijoiden näkemykset kuullen. Sipoon kunta pitää positiivisena asiana, että yhteysalusliikenne on huomioitu osana valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaluonnosta. Sipoon kunta toteaa, että Sipoon saaristo on yksi Suomen tiheimmin rakennetuista saaristoalueista ja elävä saaristo edellyttää toimivaa kuljetusverkkoa. Yhteysalusliikenteen tulee palvella kaikkia saaristossa liikkuvia. Saaristoliikenteen digitaalisen aikataulutiedon lisääntyminen ja yhteysalusliikenteen kehittäminen parantaisi saaristoalueiden saavutettavuutta.

Suunnitelmaluonnoksen mukaan valtio kantaa jatkossakin vastuun valtion väyläverkkojen rahoituksesta omistuksen mukaisesti. Erikseen sovittaessa valtion väylähankkeita voidaan toteuttaa myös yhteisrahoitteisina kuntien ja muiden toimijoiden kanssa, kun hankkeen hyödyt rajautuvat alueellisesti tai yksittäisille toimijoille. Yhteisrahoitteisuudessa pyritään johdonmukaisuuteen ja vakiintuneisiin rahoitusosuuksiin esimerkiksi huhtikuussa 2021 julkaistun ensimmäisen Liikenne 12-suunnitelman yhteisrahoituksen periaatteiden mukaisesti. KUUMA-seudun tavoin Sipoon kunta pitää kohtuuttomana periaatetta, jonka mukaan valtion kustannusosuus olisi maksimissaan 50 % valtion verkolla toteutettavissa kaupunkiseudun liikennejärjestelmää parantavissa tie-, raide- ja muissa mahdollisissa hankkeissa. Lähtökohtana tulee olla, että valtio vastaa valtion väylistä ja niiden kustannuksista ja kunnat katuverkosta. Yhteisrahoitusmallin tulisi koskea ainoastaan isoja hankekokonaisuuksia, jotka eivät sisälly käytössä oleviin hyväksytyihin kustannusjakosuosituksiin.

Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen vaikutusarvioinnista ja ympäristöarvioinnista (SOVA-laki 8.4.2005/200)?

Sipoon kunta yhtyy KUUMA-kuntien lausuntoesityksen näkemykseen siitä, että valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman vaikutusten arviointi on toteutettu systemaattisesti, eikä olennaisia puutteita ole havaittavissa. KUUMA-seudun tavoin Sipoon kunta pitää myönteisenä, että suunnitelmaluonnoksen toimenpiteiden arvioidaan vastaavan varsin hyvin suunnitelmalle useisiin asetettuihin tavoitteisiin. Vaikutusten arvioinnin ympäristöselostuksen mukaan suunnitelmaluonnoksen toimenpiteet tukevat toimivuustavoitteen toteutumista. Erityisesti

perusväylänpitoon ohjattavalla lisärahoituksella katsotaan olevan merkittävä vaikutus tavoitteen saavuttamisen kannalta. Lisäksi suunnitelmaluonnoksessa tehdyn strategisen linjauksen liikennejärjestelmän rahoituksen kohdentamisesta erityisesti perusväylänpitoon arvioidaan tukevan taloudellisen kestävyuden tavoitetta. Myös sosiaaliseen kestävyteen liittyvien vaikutusten arvioidaan olevan lievästi myönteisiä, koska liikkumisen mahdollisuudet paranevat. Toisaalta ympäristöselostuksessa tuodaan esiin, ettei henkilöliikenteen palveluiden osalta merkittävää, ostovoimakorjausta huomioivaa määrärahalisäystä ole tehty, vaan rahoituksella pyritään varmistamaan ainoastaan vähimmäispalvelutaso.

Elinkeinoelämän kilpailukykyyn, yritysten työvoimasaavutettavuuteen ja logistiikan toimivuuteen liittyvät vaikutukset ovat tärkeitä näkökohtia suunnitelmaluonnoksen vaikutuksia arvioitaessa. KUUMA-seudun tavoin Sipoon kunta nostaa esiin myös tarpeen tuottaa arviointitietoa erilaisten pienten toimenpiteiden vaikutuksista liikennejärjestelmälle asetettuihin tavoitteisiin nähden.

Muut huomiot?

Sipoon kunta pitää KUUMA-seudun tavoin kuntien ja valtion välistä vuorovaikutusta liikennejärjestelmän kehittämisessä erittäin tärkeänä. Yhteistä keskustelua ja ymmärrystä tarvitaan kunnallisten, seudullisten ja valtakunnallisten näkökulmien yhteensovittamiseksi. Myös Liikenne 12 -suunnitelman toimeenpanossa ja valtion väyläverkon investointiohjelman valmistelussa kuntien ja kaupunkiseutujen kanssa käytävällä vuoropuhelulla on suuri merkitys.

Kujanpää Jonas
Sipoon kunta